

Dziennik Zarządzeń

Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

XX | Radom, 1 września 1938 r. | Nr. 11.

Spis treści.

CZĘŚĆ A.

Dział Ogólny i Osobowy.

Poz. 41.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 18 sierpnia 1938 r. Nr. 42 o zmianie zarządzenia Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 13.VIII. 1936 r. Nr. P. 2c. 29/47/36 w sprawie egzaminowania Pracowników kolei użytku publicznego i prywatnego nie będących w zarządzie przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“, oraz nadzoru nad trakcją mechaniczną wymienionych kolei.

Na podstawie Zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 31 marca 1937 r. Nr. P. 5-194/1/37 (Dz. Taryf i Zarz. Kol. Nr. 15/37 poz. 221), z dnia 16 kwietnia 1937 r. Nr. P. 5 194/4/37 (Dz. Urz. M. K. Nr 13/37 poz. 94) i z dnia 7 kwietnia 1938 r. Nr. P 5-194/1/38 (Dz. Urz. M. K. Nr. 32/38 poz. 315) zarządzam co następuje:

§ 1.

W zarządzeniu Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 13.VIII. 1936 r. Nr. P. 2c. 29/47/36 (Dz. Zarządzeń Dyrekcji Nr. 6/36 poz. 27) wprowadza się następujące zmiany:

1). w § 3 ust. (1) punkt c) i e) otrzymują następujące brzmienie:

„c) koszty egzaminów ponosi interesowany zarząd kolei; na koszty te składa się taksa w wysokości 10 zł. od każdego kandydata oraz diety członków komisji, w razie ich wyjazdu poza siedzibę służbową.“;

„e) każdy pracownik zgłoszony do egzaminu powinien być uprzednio zbadany przez lekarza, z których zarząd kolei (przedsiębiorstwa) zawarł umową; badanie odbywa się w myśl przepisów o badaniach lekarskich na Polskich Kolejach Państwowych, obowiązujących w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Pań-

stwowe"; kartę stanu zdrowia badanego, podpisaną przez lekarza badającego, zarząd kolei (przedsiębiorstwa) składa komisji egzaminacyjnej."

2) w § 3 wstawia się nowy ustęp (3) treści następującej:

„(3) Do pracowników sezonowych, zatrudnianych okresowo na kolejach wąskotorowych użytku prywatnego, z wyłączeniem pracowników, o których mowa w § 9, mają stałe zastosowanie postanowienia § 20 A o egzaminach tymczasowych";

3) w § 3 D ustęp (2) i (3) otrzymują brzmienie następujące:

„(2) Biuro Personalne, przedstawionych kandydatów, przekazuje Wydziałowi Ruchu, względnie Wydziałowi Kolei Wąskotorowych, celem przeprowadzenia egzaminu w terminie i miejscu ustalonym w porozumieniu się z Zarządem Kolei (przedsiębiorstwa)."

„(3) Komisja Egzaminacyjna w dniu egzaminu, przed jego rozpoczęciem sprawdza karty stanu zdrowia pracowników wyznaczonych do egzaminu, przedłożone przez Zarząd kolei (przedsiębiorstwa).

Do egzaminu mogą być dopuszczeni ci pracownicy, którzy na badaniu lekarskim uzyskali I kategorię zdrowia w/g norm obowiązujących na Polskich Kolejach Państwowych.

4). w § 10 ustęp (2) i (3) otrzymują brzmienie następujące:

„(2) Każdy pracownik zgłoszony do egzaminu powinien być uprzednio zbadany przez lekarza, w którym zarząd kolei (przedsiębiorstwa) zawarł umowę; badanie odbywa się w myśl przepisów o badaniach lekarskich na Polskich Kolejach Państwowych, obowiązujących w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe"; kartę stanu zdrowia badanego, podpisaną przez lekarza badającego, zarząd kolei (przedsiębiorstwa) składa komisji egzaminacyjnej".

„(3) Do egzaminu mogą być dopuszczeni tylko pracownicy pełnoletni, którzy pod względem ogólnego stanu zdrowia oraz wzroku i słuchu otrzymali kwalifikację I kategorii według norm, obowiązujących pod tym względem na Polskich Kolejach Państwowych. Wyjątek stanowią kandydaci na nadzorców drogowych na kolejach wąskotorowych użytku prywatnego, którzy powinni wykazać się fizyczną zdolnością do wykonywania tych czynności, lecz nie muszą posiadać wymaganej na Polskich Kolejach Państwowych kwalifikacji zdrowia.";

5) w § 16 zdanie drugie otrzymuje brzmienie następujące:

„Na koszty te składa się taksa w wysokości 10 zł. od każdego kandydata oraz diety członków komisji, w razie ich wyjazdu poza siedzibę służbową.";

6). paragrafy 19, 20 i 20 A otrzymują brzmienie, następujące:

„§ 19 (1) Pracownicy kolei, wymienieni w § 2, którzy przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia złożyli egzamin w zakresie wykonywania przez nich czynności, przeprowadzony protokólarnie przez zarząd kolei (przedsiębiorstwa), wolni są od obowiązku składania egzaminu, przewidzianego w niniejszym rozporządzeniu.

(2) Dyrekcja okręgowa kolei państwowych ustali, którzy pracownicy, wymienieni w § 2, posiadający egzamin, nie odpowiadający wymogom ustępu (1) niniejszego paragrafu, złożony przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, obowiązani są złożyć ponownie egzamin, zgodnie z postanowieniami niniejszego rozporządzenia.

(3) Odbycie praktyki (służby przygotowawczej) nie obowiązuje pracowników, którzy pełnią co najmniej od 1 kwietnia 1935 r. funkcje służbowe na stanowiskach, na które mają być egzaminowani.

§ 20 (1) Dotychczasowi nie egzaminowani pracownicy, wymienieni w § 2, powinni złożyć egzamin na podstawie niniejszego rozporządzenia do dnia 31 grudnia 1938 r.

(2) Na wniosek zarządu kolei (przedsiębiorstwa), dyrektor kolei państwowych może całkowicie zwolnić od obowiązku składania egzaminu pracowników, którzy w ciągu najmniej 10 lat, licząc do czasu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, pełnią czynności służbowe na jednym ze stanowisk, wymienionych w § 2, i posiadają dobrą kwalifikację fachową.

§ 20 A. (1) Na tych kolejach normalnotorowych użytku prywatnego oraz kolejach wąskotorowych użytku publicznego i prywatnego, których zarządy, z uwagi na trudności personalne oraz brak podręczników i instrukcji, przystosowanych do ich potrzeb, nie mają możności przygotowania personelu do egzaminów, wymaganych w cz. II niniejszego rozporządzenia, powinny być przeprowadzene egzaminy tymczasowe w okresie do dnia 31 grudnia 1938 r. Egzaminowi tymczasowemu nie mogą być jednak poddawani pracownicy kolei użytku publicznego lub użytku prywatnego, wymienieni w § 9.

(2) Egzamin tymczasowy ma na celu stwierdzenie uzdolnienia pracownika do wykonywania czynności służbowych na stanowiskach, wymienionych w § 2 ust. (2) niniejszego rozporządzenia. Przy przeprowadzaniu tych egzaminów obowiązują następujące postanowienia:

a) przed dopuszczeniem do egzaminu tymczasowego pracownik obowiązany jest odbyć przewidziane w § 18 praktyczne przeszkolenie (służbę przygotowawczą) z uwzględnieniem postanowień § 3 A i 3 C, przy czym okres praktycznego przeszkolenia (służby przygotowawczej) może być, w zależności od warunków pracy i bezpieczeństwa ruchu na kolei, skrócony do połowy, a odpowiednie co do

zakresu pracy okresy poprzedniej służby pracownika mogą być zaliczone na poczet wymaganej służby przygotowawczej;

b) egzamin tymczasowy przeprowadza we własnym zakresie zarząd kolei, przy czym egzaminatorami powinni być pracownicy, posiadający odpowiednie przygotowanie fachowe;

c) zakres wiadomości, wymaganych do egzaminu tymczasowego ustala zarząd kolei (przedsiębiorstwo), mając na uwadze stwierdzenie znajomości przepisów i instrukcji, odnoszących się do danego zajęcia oraz praktycznego uzdolnienia kandydata do wykonywanej służby.

d) jako dowód złożenia egzaminu tymczasowego służy protokół, podpisany przez egzaminatorów, w którym powinno być wyraźnie stwierdzone odbycie praktyki (służby przygotowawczej), przeprowadzenie egzaminu, jego wynik oraz uzdolnienie kandydata (pracownika) do pełnienia służby na danym stanowisku; protokół ten pozostaje w aktach przedsiębiorstwa do wglądu władz nadzorczych.

(3) Kandydaci na palacza parowozowego, maszynistę parowozowego i motorowego obowiązani są przed złożeniem egzaminu tymczasowego, — złożyć egzamin praktyczny, zgodnie z ostatnimi dwoma ustępami § 18 p. VIII, IX i X niniejszego rozporządzenia

(4) Pracownicy, którzy złożyli egzamin tymczasowy, powinni złożyć egzamin przewidziany w cz. II niniejszego rozporządzenia, w terminie do 31.XII 1939 r. Postanowienia niniejszego ustępu nie stosuje się do pracowników sezonowych kolei wąskotorowych użytku prywatnego (§ 3 ust. (3)."

„(5) Korespondencję z zarządami kolei, dotyczącą egzaminowania ich personelu, oraz inne czynności biurowe związane z wykonaniem powyższego zarządzenia załatwiać będzie Biuro Personalne przy współudziale właściwych Wydziałów".

Nr. P. 2c. 29/11/38.

Dział Finansowy.

Poz. 42.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych, z dnia 25 lipca 1938 r. Nr. 43 w sprawie pobierania komornego za mieszkania służbowe.

Z dniem 1 stycznia 1939 r. ewidencja, kontrola i pobieranie wpłat komornego za mieszkania służbowe i w naturze, oddawane pracownikom kolejowym (w czynnej służbie i emerytom) zgodnie z zasadami podanymi w postanowieniach Przepisów mieszkaniowych nr. A7. prowadzona ma być w sposób następujący:

1) Przy oddawaniu mieszkań powinien być sporządzony na mieszkania służbowe protokuł zdawczo-odbiorczy, a na mieszkania w naturze — umowa najmu.

Protokuły zdawczo-odbiorcze (umowy najmu) powinny być sporządzone jak najdokładniej i ściśle według wzorów i wskazań podanych w § 19 Przepisów nr. A7.

2) Oryginał protokułu zdawczo-odbiorczego (umowy najmu) i jeden odpis Oddziały Drogowe względnie Zarządy Kolei Wąskotorowych przesyłają do właściwych Wydziałów dla ewidencji i przeprowadzenia kontroli komornego (§ 14 Przep. nr. A7.)

Wydziały po stwierdzeniu zgodności przesyłają odpis protokułu (umowy najmu) do Biura Finansowego (F3) celem dokonywania potrąceń i kontroli.

O ile umowa (protokuł) spisaną została z pracownikiem dziennie płatnym, którego zarobki likwidują wykonawcze jednostki służbowe, to w tych przypadkach sporządzać należy po dwa odpisy zawartych umów (protokułów), z których jeden Oddział przesyła do właściwej jednostki służbowej celem dokonywania potrąceń stosownie do postanowień p-ktu 1 § 13 Przep. nr. A7.

3) Wszelkie zmiany, jakie zajść mogą, czy to w wymiarze oddanego mieszkania, czy też w wysokości potrącanego komornego traktować należy jako zmianę umowy (protokułu) i w tych przypadkach Oddziały Drogowe (Zarządy Kolei Wąskotowych) sporządzać powinny nowe umowy (protokuły), stosując zasady jak wyżej.

4) W przypadkach stwierdzenia w protokule (umowie najmu) niezgodności w sumie ustalonego przez Oddział Drogowy (Z-d. Kol. Wąskotor.) komornego, Wydziały powinny niezwłocznie powiadomić o tym zainteresowany Oddział Drogowy (Z-d K. W.) w celu zmiany umowy (protokułu) oraz Biuro Finansowe i wykonawczą jednostkę służbową w celu dokonania potrąceń w wymiarze właściwym.

5) Przy zwolnieniu mieszkania przez pracownika lub też odbiorze spowodowanym wskutek zaistnienia przyczyn podanych w postanowieniach §§ 29 i 30 Przepisów nr. A7, powinny być stosowane wskazania podane w p. 2 § 19 i § 31 Przepisów nr. A7, z tym, że protokuły odbioru mieszkań (wzór 7 załącznik do § 19 Przep. A 7) Oddziały Drogowe (Z-dy Kol. Wąskotor.) przesyłają do Wydziału, odpisy zaś do Biura Finansowego i do właściwej wykonawczej jednostki służbowej (pkt. 2)

6) Oddziały Drogowe (Z-dy Kol. Wąskotor.) w nieprzekraczalnym terminie do dnia 1 listopada 1938 r. nadeślą do Wydziałów aktualne oryginały i jeden egzemplarz odpisu protokułu (umowy najmu), a odnośnie dziennie płatnych drugi odpis do odnośnych jednostek służbowych celem zaprowadzenia ewidencji i kontroli komornego w/g zasad podanych w niniejszym zarządzeniu.

Odpisy protokułów (umów najmu) Wydziały po stwierdzeniu zgodności prześlą do Biura Finansowego do dnia 20 listopada r. b.

7) Wydziały w okresie do 15 grudnia 1938 r. uzgodnią z Biurem Finansowym założoną kontrolę komornego.

W przyszłości uzgodnienia kontroli komornego przeprowadzać powinny Wydziały z Biurem Finansowym w okresach półrocznych.

8) Z dniem wejścia w życie niniejszego zarządzenia tracą moc obowiązującą postanowienia Okólnikowego Zarządzenia Dyrekcji nr. 80 z dnia 1 lipca 1927 r.

Nr. F 1a /4 — 6/38.

Dział Ruchu Kolejowego.

Poz. 43.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 9 lipca 1938 r. nr. 44, w sprawie otwarcia nowej stacji odkażania w Dęblinie i przydziału odcinków do stacyj odkażających.

Coraz bardziej rozszerzająca się w kraju epidemia pryszczycy, której ulegają zwierzęta racicowe, powoduje konieczność wzmożonego przeciwdziałania jej rozwojowi przez najszybsze tłumienie już istniejących ognisk zarazy i zapobiegania możliwości powstawania nowych. Aby skrócić przebiegi wagonów podlegających odkażaniu, oprócz istniejących stacyj odkażania w Kielcach, Lublinie, Chełmie, Kowlu, Zdołbunowie i Sarnach, otwiera się nową stację odkażania w Dęblinie, którą należy natychmiast uruchomić przy użyciu torów Nr. 17 i Nr. 19 parku zachodniego, zajęciu specjalnego parowozu od godz. 7 do 15 ej użyciu 8 ludzi, jako drużyny odkażajacej i 1 przetokowego. Zdolność odkażania na tej stacji winna wynosić 50 wagonów na 8 godzin pracy.

W związku z tym następują zmiany i nowe przydziały odcinków do stacyj odkażania, a mianowicie:

1) *do stacji odkażania w Strzemieszycach* odcinek od Charsznicy do Sławkowa,

2) *do stacji odkażania w Kielcach* odcinki: a) Tunel — Suchedniów, b) Piekoszów — Kielce Herbskie,

3) *do stacji odkażania w Dęblinie* odcinki: a) Zbydniów—Sobów—Sandomierz—Skarżysko—Wykno, b) Szydłowiec—Dęblin. c) Piaseczno—Bartodzieje, d) Kozienice - Bąkowiec—Wysokie Koło,

4) *do stacji odkażania w Lublinie* odcinki: a) Łapiguz—Stawy, b) Gołąb—Lublin, c) Bedlno—Bystrzyca, d) Zemborzyce—Kępa,

5) *do stacji odkażania w Chełmie* odcinek: Świdnik—Chełm,

6) *do stacji odkażania w Kowlu* odcinki: a) Brzeźno—Kowel, b) Zakrucin—Myzowo, c) Kamień-Koszyrski—Niesuchojeże, d) Zamość—Włodzimierz—Wojnica, e) Owadno—Turzysk,

7) *do stacji odkażania w Sarnach* odcinki: a) Steble—Sarny—Ostki, b) Widzibór—Dąbrowica, c) Lubomirsk—Niemowicze, d) Janowa-Dolina—Kostopol,

8) *do stacji odkażania w Zdołbunowie* odcinki: a) Lubitów—Równe—Mohylany, b) Radziwiłłów—Zdołbunów, c) Zdołbunów—Krzemieniec—Kamienica-Wołyńska, d) Mizocz—Jeziorany,

9) *do stacji odkażania we Lwowie* odcinki: a) Bzite—Lubycza, b) Łuck—Horochów,

10) próżne składy wagonów do odkażania z pod transportów wojskowych należy przesyłać według każdorazowych oddzielnych zarządzeń DOKP lub RO.

Jeżeli stacja macierzysta danego wagonu nie jest stacją odkażania, wówczas wagony takie powinny być wysyłane do najbliższej stacji odkażania po drodze ich zwrotu do stacji macierzystej; jeżeli po drodze zwrotu niema stacji odkażania, to wagony takie należy wysyłać do najbliższej stacji odkażania, zbaczającej od drogi zwrotu wagonów do stacji macierzystej.

Wagony obce, w zależności od stacji przejścia na koleje obce, należy wysyłać do najbliższych odkażalni po drodze zwrotu tych wagonów.

Do odkażania wagonów należy wyznaczyć pracowników na stałe; pracownicy ci w sprawach odkażania winni stosować się ściśle do wskazań lekarzy weterynaryjnych, sprawujących nadzór nad odkażalniami ze strony władz administracyjnych.

W najbliższym czasie Ministerstwo Komunikacji, w porozumieniu z Ministerstwem Rolnictwa i Reform Rolnych, zarządzi przeszkolenie pracowników odkażalni przez lekarzy weterynaryjnych.

Jednocześnie Dyrekcja zwraca uwagę, że odkażaniu podlegają również sprzęt i ubrania pracowników zatrudnionych przy odkażaniu.

W okresie trwania epidemii pryszczycy, Dyrekcja poleca przestrzegać, co następuje:

Wagony po każdym przewozie zwierząt należy odkażać 3% roztworem ługu żrącego (sodowego) przy temperaturze powyżej 50°C z ½% rozczynem mleka wapiennego.

Nawóz na stacjach odkażania należy składać do dołów i przykrywać ziemią na przeciąg trzech tygodni, zaś na tych stacjach, na których zastosowanie dołów jest niemożliwe, nawóz powinien być dokładnie wymieszany z 1% roztworem ługu żrącego i dopiero po upływie kilku dni może być wywożony.

Pod przewozy ziemniaków do Szwajcarji należy podstawiać wagony świeżo odkażone. W końcu Dyrekcja poleca w instrukcji Nr. R2 (G. W. T.). Dodatek V, punkt 4b, na str. 92, w wierszu czwartym od góry, po słowach „a nadto“ dodać „użycie jednego z poniżej podanych środków“, oraz w Dodatku VI tej, że instrukcji na str. 96, wnieść poprawki zgodnie z niniejszym zarządzeniem.

Nr. I. 3a/3/11/38.

Poz. 44.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu, z dnia 2 sierpnia 1938 r. Nr. 45 w sprawie pouczenia pracowników w związku z naruszeniem zasad bezpieczeństwa ruchu.

W pierwszych dniach czerwca przybył na stację „S" osobowy pociąg Nr. 421 o godz. 22 m. 17, z 9 minutowym opóźnieniem wskutek czego musiał na tej stacji nieplanowo przepuszczać pośpieszny pociąg nr. 401. Po upływie około 3 minut postoju pociągu nr. 421 na torze wjazdowym nr. 1, dyżurny ruchu zarządził przestawienie tego pociągu na tor główny dodatkowy nr. 3, w celu przepuszczenia poc. nr. 401 po zasadniczym głównym torze nr. 1.

Przestawienie pociągu nr. 421 z toru nr. 1 na tor nr. 3 odbyło się przez zwrotnicę od strony stacji „T" t. j. od strony oczekiwanego pociągu nr. 401, z niedopuszczalnym naruszeniem postanowień Przepisów Ruchu (ust. (9) § 33). Mianowicie, w czasie, gdy pociąg nr. 421, wysunięty po torze nr. 1 poza wjazdową zwrotnicę w kierunku stacji „T" ruszył z przed zwrotnicy w kierunku toru nr. 3, *(o godz. 22 min. 22)* i po przetoczeniu na tor nr. 3 zwolnił zwrotnicę wjazdową *(o godz. 22 m. 23)*, pociąg nr. 401 był już w biegu do stacji „S". W rezultacie o godzinie 22 m. 24 został dany sygnał „Wolna droga" na semaforze wjazdowym st. „S" *i pociąg nr. 401 przejechał przez tę stację o godz. 22 min. 26, a więc zaledwie w 3 minuty po zwolnieniu wjazdowej zwrotnicy przez manewrujący pociąg nr. 421.*

Nadmienić należy, że semafor wjazdowy od strony stacji „T" ustawiony jest w odległości około 200 m. przed zwrotnicą odgałęziającą tor nr. 3 od toru nr. 1.

Jedynie właściwego sposobu rozwiązania sytuacji, t. j. przestawienia pociągu nr. 421 z toru nr. 1 na tor nr. 3 przez zwrotnicę w kierunku stacji „B" tak, aby w razie jakiegoś opóźnienia w manewrach, możność zatrzymania pociągu nr. 401 była zwiększona przez odstęp między semaforem wjazdowym i semaforem wyjazdowym, dyżurny ruchu nie zastosował, wbrew żądaniu zawiadowcy stacji, który decydując przestawienie, wypowiedział się, że wykonać je należy od strony stacji „B". Dyżurny ruchu zaryzykował jednak przestawienie od strony stacji „T" tylko dlatego, że mając dalszą drogę manewrów przez zwrotnicę od strony stacji „B" obawiał się, iż przez przedłużone (około 1 minuty) manewry, mógłby nie zdążyć na czas dać sygnał „Wolna droga" na semaforze wjazdowym dla pociągu nr. 401.

Dyrekcja podaje powyższe do wiadomości i odpowiedniego pouczenia pracowników. Równocześnie poleca się organom nadzorczym i kontrolnym zwrócić specjalną uwagę, czy tego rodzaju niedopuszczalne naruszenie zasadniczych postanowień przepisów ruchu nie praktykuje się w Okręgu Dyrekcji radomskiej.

Nr. I.4b. 70/102/38.

Dział Budowy i Utrzymania Kolei.

Poz. 45.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 26 lipca 1938 r. Nr. 46 w sprawie kolejności przydziału mieszkań służbowych i w naturze pracownikom kolejowym w budynkach P. K. P. w obrębie D. O. K. P. w Radomiu.

Z dniem 1/IX-1938 r. należy stosować kolejność przydziału mieszkań dla pracowników P. K. P. według niżej podanych tabel A. i B.

TABELA A.

kolejności przydziału mieszkań *służbowych* pracownikom kolejowym w budynkach P. K. P. w obrębie D. O. K. P. w Radomiu, stosownie do § 7 Przepisów Mieszkaniowych nr A-7 zatwierdzonych rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 9 marca 1934 roku Nr. G. I. 1 /27 Dz. Urz. M. K. Nr. 10 poz. 55) i rozporządzenia z dnia 12/IX. 35 r. nr. G. I. 1/51/35.

Kolejność	Centrala Dyrekcji	Służba Ruchu	Służba Mechaniczna	Służba Drogowa
I	Dyrektor Kolei Państw. Wicedyrektor Kolei.	Zawiadowca stacji, przystanku osobow., mijanki, ładowni (RS) Zastępcy zawiadowcy stacji.	Naczelnik parowozowni Zawiadowca parowozowni (MD) Pracownicy zarządzający składami opału.	Zawiadowca odcinka drog. starsi torowi i torowi. Dróżnicy przejazdowi. Dróżnicy — kasjerzy.
II	Naczelnicy Służb i Biur Dyrekcji.	Naczelnik Oddziału Ruchowo-Handlowego	Naczelnik Oddziału (M. O.) Naczelnik warsztatów Elektrotechnicznych.	Naczelnik Oddziału (DO) Zawiadowca odc. sygnałowych. Monter sygnalizac. Nadzorca przewodów. Naczelnik Warsztat. Sygnałowych.
III		Kontrolerzy Ruchu	Kontrolerzy mechaniczni i elektrotechniczni.	Kontrolerzy Drogowi (DK)..
IV	Szoferzy samochodów D. O. K. P.		Maszynowi.	
V	Portierzy w gmachach Dyrekcji O. K. P.	Pracownicy pełniący czynności dozorców pokojów noclegowych drużyn konduktorskich.	Maszyniści elektrown. Naczelnicy wagonowni. Naczelnicy Warsztatów Głównych. Pracownicy pełniący czynności dozorców pokojów noclegowych drużyn parowozowych. Zawiadowcy elektrow. lub gazowni. Zawiadowcy wagonowni. Zawiadowcy warsztatów elektrotechnicznych II kl. Zastępca maszynow.	Pracownicy pełniący czynności dozorców domowych. Zawiadowcy rejonów budynków. Zawiadowcy warsztatów sygnałowych II kl.

Służba Handlowo-Taryfowa	Służba Zasobów	Służba Sanitarna	U w a g i
Kierownik ekspedycji towarowej.	Naczelnicy Głównych Mag Zasobów. Zawiadowcy pom. Magazynów Zasobów.	Felczerzy (sanitariusze) w przechodniach dla chorych jeżeli są dla nich przewidziane mieszkania w bud. w którym mieści się przechodnia lub w najbliższym sąsiednim bud.	1) Tabela ta nie obejmuje pracowników Wydziału Kolei Wąskotorowych, którzy dysponują oddzielnymi budynkami. 2) Mieszkania winny być przywiązane do poszczególnych stanowisk służbowych wymienionych w rubrykach kolejności i po zwolnieniu przydzielane dla ich następców. Wrazie zaistnienia potrzeby przydziału mieszkań służbowych w miejscowości, w której niema potrzebnej ilości takich mieszkań. Kolejność w przydziale mieszkań jest następująca: 1) pracownicy sł. Ruchu. 2) sł. Drog. 3) sł. Mech. 4) sł. Handl. 5) sł. Zasob. 6) sł. Sanit.
Kontrolerzy przewozów.			
Kierownicy ajencji celnych.		Intendenci szpitali (sanatorjów) Kierownicy szpitali lub sanatorjów. Lekarze w przechodniach dla chorych jeżeli są dla nich przewidziane mieszkania w budynku w którym mieszczą się przechodnie lub w najbliższym sąsiednim budynku. Lekarze szpitalni dla których przewidziane jest mieszkanie w danym szpitalu (sanatorjum).	

TABELA „B"

Kolejności przydziału mieszkań w naturze pracownikom kolejowym w budynkach P. K. P, w obrębie D. O. K. P. w Radomiu.

Kolejność	Centrala Dyrekcji	Służba Ruchu	Służba Mechaniczna	Służba Drogowa
I	Zastępcy Naczelników Służb i Biur	Dyżurny Ruchu wyznaczony do zastępstwa RS. Dyżurny ruchu st. ustawiacz st. zwrotniczy st. strażn. ochr.	Zast. Naczelnika parowozowni i warsztatów Głównych D-ca straży pożarn. Obsada poc. ratown. 2 osoby Pomocnicy Naczelnik. Parowoz. Głównych. st. elektrotechnik	st. monter sygnaliz st. zaw. sygnałow. st. nadzorca przewod.
II	st. dyspozytor dyspozytor st. kontroler	st. dyspozyt. (RO) dyspozytor (RO) ustawiacz przetokowy zwrotniczy sekretarz RS woźny RO	maszynista instruktor st. rewident drużyna str. ogniow. 2 osoby woźny biura warszt. gł. i parowoz. gł. zawiadowca sekcji warsztatowej.	stróż magazynu woźny Oddz. Drogow. szofer drezyny motor kowal warsztat. oddz. ślusarz wodociągowy Oddziału.
III		Instruktor Ruchu dysp. druż. konduk. referent RO st. telegrafista	dyspozytor parow. st. elektromonter st. palacz parowoz. palacz kotłów st.	magazynier Oddziału palacz centr. ogrzew. ślusarz sygnalizacji
IV	pozo	stali	pracownicy	

Służba Handlowo-Taryfowa	Służba Zasobów	Służba Sanitarna	U W A G I
Kontroler Przewoz. Kasjer stacyjny. Kierownik eksped.	p. o. Zast. Naczelnika Głównych Magaz. Zasobów.	Lekarz rejonowy 1 os. Felczer . . . 1 os. woźny . . . . 1 os.	Pracownicy z licznymi rodzinami w tej samej kolejności winni być o ile możności uwzględniani przed pracow. zmniejszymi rodzinami.
Kierownik magazynu kasjer biletowy kasjer bagażowy	st. magazynier i magazynier Główn. Mag. Zasobów.		
magazynier kasjer towarowy	woźny Głównego Magazynu Zasobów.		

Dział Zasobów Kolejowych.

Poz. 46.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 30 lipca 1938 r. Nr. 47, w sprawie cennika odzieży służbowej.

Zgodnie z postanowieniem § 38 przepisów o odzieży służbowej pracowników przedsiębiorstwa P. K. P. (Nr. A 8) ustalam następujące ceny jednostkowe poszczególnych części odzieży służbowej na obdział 1 X 1938 r. i 1.IV 1939 r. uprawnionych pracowników:

Wyszczególnienie	Cena jednostkowa wg. których Mag. Gł. Zas. winien zaliczać urzędom wykonawczym		Cena jednostkowa wraz z 12% dodatkiem administracyjnym od której będzie pobierane 25% od pracownika		25% należności od pracownika		Uwagi
	zł.	gr.	zł.	gr.	zł.	gr.	
1	2		3		4		5
Ceny dotyczące pracowników otrzymujących gotowe części odzieży:							
Czapka sukienna czerwona	2	61	2	92	0	73	
„ „ granatowa bez taśmy	2	41	2	72	0	68*	
„ „ z taśmą złotą	2	86					
„ „ „ srebrną	2	84					
Umundurowanie z sukna I gat.:							
Spodnie	20	05	22	48	5	62	
Kurtka	33	49	37	52	9	38	
Płaszcz	62	93	70	48	17	62	
Umundurowanie z sukna II gat.:							
Spodnie długie	14	82	16	60	4	15	
Kurtka	22	14	24	80	6	20	
Płaszcz	44	17	49	48	12	37	
Spodnie do butów	15	20	17	04	4	26	
Ciepła odzież:							
Płaszcz lodenowy	48	55	54	40	13	60	
Kurtka lodenowa	35	40	39	68	9	92	
Kożuch kryty długi	94	08	105	40	26	35	
Kożuch kryty krótki	72	87	81	64	20	41	
Buty filcowe	29	80	33	40	8	35	
Buty skórzane	32	12	36	00	9	00	*) Dochodzi koszt naszycia na czapkę taśmy złotej lub srebrnej, który wraz z 12% dodatkiem administr. wyniesie 52 grosze za srebrną i 54 grosze za złotą. Stosownie do zarządzenia MK. z dnia 27.VII-34 r. Nr. MZ VII-205/62 koszt ten winien być potrącony z poborów jednorazowo.
Odzież ochronna zwykła z lnianego materiału komplet:							
Bluza i spodnie	12	80	14	36	3	59	
Płaszcz (kitel)	11	94	13	40	3	35	
Ubranie ochronne brezentowe	21	21	23	76	5	94	
Kurtka letnia konduktorska	9	60	10	76	2	69	
Sztylpy skórzane	9	00	10	08	2	52	
Pas główny skórzany	2	70	3	04	0	76	

Wyszczególnienie	Cena jednostkowa wg których Mag Gł. Zas. winien zaliczać urzędom wykonawczym		Cena jednostkowa wraz z 12% dodatkiem administracyjnym od której będzie pobierane 25% od pracownika		25% należności od pracownika		Uwagi
	zł.	gr.	zł.	gr.	zł.	gr.	
1	2		3		4		5
Ceny dotyczące pracowników otrzymujących materiał, zamiast gotowej odzieży:							
Umundurowanie z sukna I gat.:							
Spodnie	18	13	23	36	5	84	
Kurtka	23	57	37	00	9	25	
Płaszcz	51	27	71	04	17	76	
Umundurowanie z sukna II gat.:							
Spodnie	14	38	18	68	4	67	
Kurtka	19	79	31	16	7	79	
Płaszcz	42	95	60	12	15	03	

Cena za uszycie części odzieżowych I gatunku.

Spodnie . . . zł. 3.05
Kurtka . . . „ 10.60
Płaszcz . . . „ 13.60

Cena za uszycie części odzieżowych II gatunku.

Spodnie . . . zł. 2.55
Kurtka . . . „ 9.00
Płaszcz . . . „ 12.00

CENNIK TEN MA ZASTOSOWANIE.

a) przy zaliczaniu przez Magazyn Główny Zasobów wartości umundurowania urzędom wykonawczym.

b) przy obliczaniu 25% kosztów służbowych potrąconych uprawnionym pracownikom za pobrane ubiory służbowe.

c) przy przypisywaniu do zwrotu kwot za niedonoszone mundury.

d) przy przydziale odzieży za zwrotem pełnych kosztów.

V. 1a/mat. konf/16-38.

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika Zarządzeń D. O. K. P. w Radomiu, ul. Słowackiego Nr. 17 — Biuro Personalne telefon Nr. 21-89

Warunki prenumeraty: Prenumerata wynosi w kraju: kwartalnie zł. 2, półrocznie — zł. 4, rocznie — zł. 8.
Cena każdego numeru 50 gr. do nabycia w Administracji Dz. Zarz. D. O K. P. Prenumeratę wpłaca się zgóry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku.

Cena ogłoszeń: za 1 wiersz 1 zł. za stronę 100 zł.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach, dołączonych do Dziennika
Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

Zakłady Drukarskie Sejmiku Radomskiego i S-ki 6181